



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Real Decreto 2486/1980, de 26 de septiembre, por el que se aprueba
el Reglamento de la Ley de Puertos Deportivos.

Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
«BOE» núm. 275, de 15 de noviembre de 1980
Referencia: BOE-A-1980-25004

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	3
<i>Artículos</i>	3
Artículo único.	3
ANEXO. Reglamento para la ejecución de la Ley 55/1989, de 26 de abril, sobre Puertos Deportivos	4
CAPÍTULO I. Disposiciones generales.	4
Artículo 1.	4
Artículo 2.	4
Artículo 3.	4
Artículo 4.	5
Artículo 5.	6
Artículo 6.	6
Artículo 7.	6
Artículo 8.	7
Artículo 9.	7
Artículo 10.	7
Artículo 11.	7
Artículo 12.	8
CAPÍTULO II. Puertos y zonas deportivas construidas por el Estado.	8

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Artículo 13.	8
Artículo 14.	8
Artículo 15.	9
Artículo 16.	9
CAPÍTULO III. Puertos o zonas deportivas construidos por las Corporaciones Locales o el Consejo Superior de Deportes.	9
Artículo 17.	9
Artículo 18.	9
Artículo 19.	9
Artículo 20.	10
Artículo 21.	11
Artículo 22.	11
Artículo 23.	11
Artículo 24.	11
Artículo 25.	12
CAPÍTULO IV. Puertos deportivos construidos por Entidades náutico-deportivas y demás personas naturales o jurídicas de nacionalidad española	12
Artículo 26.	12
Artículo 27.	12
Artículo 28.	12
Artículo 29.	13
CAPÍTULO V. Disposiciones comunes.	13
Artículo 30.	13
Artículo 31.	13
Artículo 32.	13
<i>Disposiciones adicionales.</i>	14
Disposición adicional.	14
<i>Disposiciones finales.</i>	14
Disposición final primera.	14
Disposición final segunda.	14
Disposición final tercera.	14

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: 12 de diciembre de 1989

La disposición final primera de la Ley de Puertos Deportivos, de veintiséis de abril de mil novecientos sesenta y nueve, determina que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo presentará al Gobierno el Reglamento ejecutivo de la Ley.

Desde la publicación de dicha Ley hasta la fecha la importancia de la flota de recreo ha aumentado en enorme proporción y la demanda ha sido, es hoy y se prevé en los próximos años, como superior a la oferta de servicios. Pero no sólo debe considerarse este incremento de demanda numérica, sino que la importancia económico-social que ha adquirido esta actividad obliga a acometer la tarea de llenar el vacío normativo en este campo, para evitar que los defectos de estructura que se plantean en la actualidad desvirtúen el concepto de servicio público que deben tener todas las obras controladas por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Para ello, el contenido de este Reglamento pretende solucionar los problemas derivados de una falta de determinación de la mecánica administrativa; agiliza la tramitación de los expedientes para conseguir un acortamiento de los plazos dentro de una normativa sistematizada y perfectamente regulada; plantea las bases necesarias para el aprovechamiento de los espacios disponibles en los actuales puertos del Estado, mediante la incorporación al plan general de puertos de las zonas que resulten aptas en el obligado plan de puertos deportivos; compatibiliza un servicio público eficiente con el derecho de propiedad y privatización de servicios que la actual legislación otorga a los concesionarios, para los que se establecen los conceptos de amarras de base y de tránsito y se condiciona la ganancia de terrenos al mar; se actualizan las técnicas específicas de construcción y explotación de los puertos deportivos exigiendo para ello los adecuados estudios económicos y financieros, y, por último, se establecen los cauces necesarios para que se tengan en cuenta y se observen con el máximo respeto las cuestiones derivadas de la defensa y conservación del medio ambiente.

En su virtud, de acuerdo con el Consejo de Estado, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día veintiséis de septiembre de mil novecientos ochenta,

DISPONGO:

Artículo único.

Se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley cincuenta y cinco/mil novecientos sesenta y nueve, de veintiséis de abril, sobre Puertos Deportivos, que figura como anexo al presente Real Decreto.

Dado en Madrid a veintiséis de septiembre de mil novecientos ochenta.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Obras Públicas y Urbanismo,
JESÚS SANCHO ROF

ANEXO

**Reglamento para la ejecución de la Ley 55/1989, de 26 de abril, sobre Puertos
Deportivos**

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1.

1. Se regirán por la Ley 35/1969, de 26 de abril, y el presente Reglamento, los puertos especialmente construidos o destinados para ser utilizados por embarcaciones deportivas o de recreo y las zonas que con tal finalidad se construyan o habiliten en los puertos destinados a la industria y comercio marítimo tanto los construidos por el Estado como los construidos al amparo de autorizaciones administrativas. A los efectos del cumplimiento por las zonas deportivas de las condiciones técnicas que se señalan en este Reglamento, podrán éstas considerarse como parte integrante del puerto en que están enclavadas, si el conjunto cumple dichas condiciones. A estas zonas les será además de aplicación subsidiariamente, la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928 y su Reglamento, y el resto de la legislación aplicable al puerto en que están situadas.

2. Asimismo serán de aplicación la Ley 55/1989, de 28 de abril, y este Reglamento, a las marinas o urbanizaciones marítimo terrestres con canales comunicados permanentemente con la mar territorial, pero circunscrito su ámbito de aplicación, en este caso, a la zona de servicio portuario que se determine como constitutiva del puerto, con exclusión del resto de la urbanización.

3. Todas las demás instalaciones y obras destinadas al servicio de las embarcaciones deportivas o de recreo, tanto las construidas en la costa como las emplazadas dentro de la zona de servicio de un puerto ya existente, pero que no cumplan las exigencias de los artículos 3.º y 4.º de la Ley 55/1969, de 26 de abril y correspondientes de este Reglamento, se regirán por la Ley 28/1989, de 28 de abril, sobre Costas, o por la de Puertos de 19 de enero de 1928 y su Reglamento, respectivamente.

Artículo 2.

1. Los puertos deportivos se Clasificarán en dos categorías:

- a) De invernada o puerto base.
- b) De escala (artículo segundo de la Ley).

2. La clasificación de las zonas deportivas ubicadas en un puerto se determinará teniendo en cuenta, en su caso, el conjunto de las instalaciones.

3. Las instalaciones deportivas no ubicadas en un puerto y que no cumplan las condiciones de los artículos 3.º y 4.º de la Ley 55/1969, de 26 de abril, y Correspondientes de este Reglamento, en ningún caso podrán clasificarse dentro de las categorías a que se refiere el apartado 1 de este artículo ni adoptar la denominación de puerto.

4. Los puertos deportivos correspondientes a las marinas o urbanizaciones marítimo-terrestres se clasificarán, dada su propia índole, como puertos base o de invernada y quedarán sometidos a las normas que sobre los mismos se contienen en la Ley 55/1989, de 28 de abril, y el presente Reglamento, salvo lo relativo a la condición de tener una entrada única por tierra.

Artículo 3.

Para la determinación de las condiciones que, como mínimo, deberán cumplir los accesos a los puertos base o de invernada, de acuerdo con los apartados a) y b) del artículo 3.º de la Ley, habrán de tenerse en cuenta las siguientes prescripciones:

1. La boca de entrada estará por fuera de la línea de rotura de cualquier ola significativa con período de retorno de cinco años.

Se definen las características de esta ola como la altura y el periodo medio de las del tercio de olas más altas de un grupo de olas determinado.

En el análisis del oleaje se tomará la altura media del tercio de olas más altas entre un número de ellas determinado, dividiendo el tiempo de observación por el periodo significativo.

A su vez, éste se determinará como el período medio del tercio de olas más altas durante el tiempo de observación.

2. Será posible inscribir rutas de entrada y salida a vela, para cualquier viento posible y barco de ocho metros de eslora, en el supuesto de capacidad de ceñida de 45°, recorrido de arrancada 40 metros y deriva de 10 metros en la virada. Estas rutas dejarán un resguardo mínimo de 15 metros a las obras.

3. En ningún caso el pase a una dársena será menor de 25 metros, o de tres esloras del mayor barco que pueda atracar en ella.

4. La congestión en la entrada no será mayor de las interferencias por hectárea a cualquier hora del día, de acuerdo con el índice de J. M. Nichol y A. L. Ely.

No obstante, el proyectista podrá justificar otros procedimientos de cálculo, siempre que las cifras resultantes sean concordantes y equivalentes a las antes expresadas.

5. Los accesos por tierra cumplirán las normas de utilización y seguridad que estén establecidas por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y que correspondan a la importancia y seguridad del tráfico previsto.

6. La entrada y salida por tierra, para la explotación normal, tanto para personas como para vehículos, se hará, a ser posible, por un solo punto y tendrá capacidad suficiente para el tránsito previsible en días y horas puntas. Podrá haber otra entrada y salida, normalmente cerrada, para las grandes cargas indivisibles, tales como barcos procedentes de astilleros.

Artículo 4.

Para la determinación de las condiciones que, como mínimo, deberán cumplir los puertos bases, de acuerdo con el apartado c) del artículo 3.º de la Ley, habrán de tenerse en cuenta las siguientes prescripciones:

1. La agitación en cualquier dársena no podrá ser superior a 0,80 metros de altura ni como respuesta a cualquier oleaje exterior ni como originada dentro de la propia dársena.

Cuando se prevea la posibilidad de dormir a bordo este límite se reducirá 0,25 metros y, además, el dimensionado en planta y calado de la dársena no permitirá la inscripción de oleajes que puedan resonar en relación con el período de oscilación transversal de los barcos amarrados,

2. Las tomas de agua y electricidad se ajustarán a modelos homologados por la Dirección General de Puertos y Costas y ninguna estará a más de 20 metros de cualquier punto de atraque. La tensión de la red eléctrica será de 220 V. Existirán disyuntores diferenciales en cada palanca o muelle y, por lo menos, otro de acción general. El caudal de agua dulce será, como mínimo, de 20 litros por minuto en cada toma.

3. Los medios de varada serán como mínimo:

Una grúa de 8 toneladas de capacidad.

Un pórtico transportador por cada 300 atraques, con potencia mínima de 25 toneladas.

4. Se dispondrá de una explanada para carenado y reparaciones en seco, comunicada con los medios de varada, con una superficie no menor de dos metros cuadrados por atraque.

5. La altura de los muelles de atraque, en mares sin marea, estará comprendida entre 0,80 y 1,20 metros sobre el nivel medio, y en los mares con marea los muelles fijos tendrán un francobordo mínimo de 0,30 metros sobre la P. M. V. E., y para las pasarelas flotantes el franco bordo estará entre 0,40 y 0,50 metros.

6. La anchura mínima de las pasarelas de atraque será de dos metros, y en las de más de 100 metros de longitud esta anchura mínima será de tres metros.

7. Será posible el acceso por rampa a todos los puestos de atraque sin necesidad de utilizar escaleras.

8. El puerto deberá contar con adecuados sistemas de alumbrado que proporcionen una intensidad de iluminación media mínima de tres lux y un suministro eficaz de agua dulce.

9. Se dispondrá, señalado convenientemente, de un muelle de llegada o recepción, de longitud de atraque mínima 30 metros, y en sus proximidades habrá locales para la administración del puerto y para las autoridades con jurisdicción sobre el puerto o sobre los barcos.

10. El suministro de carburantes, que comprenderá gasolina, gasóleo y mezcla, dispondrá de un atraque especialmente dedicado a ello y de fácil comunicación con la boca del puerto; podrá haber puntos de suministro en los propios puestos de atraque, pero en este caso restringidos a gasóleo, nunca con gasolina o mezcla.

11. Existirán talleres para reparación de motores, pintura y carenado de cascos, reparación de velas y jarcias y recorrido general y almacenes para pertrechos o embarcaciones, todos ellos con capacidad justificada para las dimensiones del puerto.

Artículo 5.

Para el cumplimiento de lo establecido en el artículo 3.º, apartado d) de la Ley, el puerto deberá contar, como mínimo, con las instalaciones siguientes:

1. Los servicios sanitarios e higiénicos que se establezcan por Orden ministerial.

2. Aparcamientos de coches, como mínimo, para el 75 por 100 de los atraques.

3. Servicios propios contra incendios, sin perjuicio de valorar la ayuda de otros servicios generales ajenos que tengan su base a una distancia no superior a cinco kilómetros y cuyo trayecto al puerto deportivo permita, en caso de urgencia, la asistencia en menos de diez minutos. En todo caso, contará con extintores de polvo seco de cinco kilogramos, cada 20 metros.

4. Una estación de radio con escucha permanente, de 27 Mc con los sistemas VHF y banda costera.

5. Servicios de recogida de correo, apartado o lista para recepción de correspondencia, con destino a embarcaciones con base en el puerto o en tránsito.

6. Teléfonos con conexión urbana, interurbana e internacional, con un mínimo de una cabina cada cincuenta atraques.

7. Recipientes para recogida de basuras, en los muelles, pasarelas y explanadas, a una equidistancia aproximada de 40 metros.

8. Sistema de eliminación de las aguas residuales producidas en el puerto, que se atenderá a las normas vigentes en esta materia.

9. El agua de las dársenas tendrá que renovarse, para lo cual se dotará de las instalaciones adecuadas en caso necesario.

Artículo 6.

(Derogado)

Artículo 7.

Para cumplimentar lo exigido en el artículo 4.º de la Ley para los Puertos de Escala, los así calificados deberán cumplir las mismas condiciones exigidas a los puertos base en los artículos 3.º, 4.º, 5.º y 8.º de este Reglamento, con las siguientes modificaciones:

«Artículo 3.º

Condiciones 1 y 2. Los oleajes y vientos a considerar serán los estadísticamente posibles de 1 de junio a 1 de octubre, sin perjuicio de que pueden justificarse otras fechas, teniendo en cuenta la ubicación geográfica del puerto y su posible utilización.

Artículo 4.º

Condición 1. Los oleajes y vientos a considerar serán los estadísticamente posibles de 1 de junio a 1 de octubre, sin perjuicio de que puedan justificarse otras fechas, teniendo en cuenta la ubicación geográfica del puerto y su posible utilización.

Condición 3. Los medios auxiliares de varada serán como mínimo una grúa de seis toneladas y una rampa varadero de cinco metros de anchura y 10 por 100 de pendiente máxima.

Condición 11. Los talleres deberán ser mecánico y de velas y jarcia; no se exigirán los talleres de pintura y carenado de casco, ni de recorrido general.

Artículo 5.º

Condición 2. El número de apaleamientos será como mínimo el 50 por 100 del número de atraques.»

Artículo 8.

1. Todo puerto deportivo, sea de base o escala, estará formado por un espejo de agua en una a varias dársenas, más una superficie en tierra dedicada a los muelles, instalaciones y servicios.

2. El conjunto de todo ello constituye la zona de servicio del puerto cuyo perímetro o límite debe quedar perfectamente definido. En ningún caso la superficie terrestre será inferior al 50 por 100 de la del espejo de agua.

3. La ordenación general de esta zona de servicio, se estudiará detalladamente, tanto en lo que se refiere a los servicios marítimos como terrestres, y en éstos, muy especialmente, la parte de edificaciones que se proyecten construir.

Artículo 9.

Las instalaciones portuarias a que se refiere la Ley 55/1999, de 28 de abril, y este Reglamento dispondrán:

1. Del balizamiento marítimo y señalización terrestre adecuados con arreglo a lo establecido en las normas vigentes en esta materia.

2. De un servicio de recogida y difusión de datos meteorológicos, por aviso escrito y por cinta magnética con sistema de transmisión radiofónico.

Artículo 10.

1. La ubicación del puerto deportivo deberá respetar los intereses públicos, y específicamente los de la defensa nacional, y su ordenación general tendrá en cuenta en lo que pudiera afectarle, las prescripciones establecidas en las normas de planeamiento urbanístico, aplicable a la zona costera en que se ubique.

2. En ningún caso podrá restarse al uso público una parte de una playa, para la construcción de un puerto deportivo, a no ser que sea restituida artificialmente mediante obras específicas incorporadas a las propias obras de puerto, o mediante obras complementarias incluidas en el proyecto del puerto como consecuencia de los estudios realizados.

3. Todo puerto deberá armonizar estéticamente con el paisaje de su entorno costero y se tendrá por ello la máxima preocupación en defensa de la Naturaleza, tanto física como ecológicamente.

Artículo 11.

Los puertos y zonas deportivas, objeto de la Ley y este Reglamento, podrán ser construidos y/o explotados por las Corporaciones Locales, el Consejo Superior de Deportes; los clubs náuticos ni otros deportivos con actividades náuticas y demás personas jurídicas o naturales de nacionalidad española y, en su defecto, por el Estado (artículo quinto de la Ley).

Artículo 12.

1. Todos los puertos y zonas deportivas construidas, tanto por el Estado como en virtud de concesiones otorgadas con arreglo a la Ley, serán instalaciones de servicio público, regulados por los Reglamentos de Explotación y Tarifas que se determinen, que en ningún caso contemplarán usos exclusivos de amarre, y sí derechos de uso preferente. El pago de la tarifa de atraque permitirá únicamente un uso preferente del mismo, pudiendo autorizarse amarras de tránsito en los períodos en que aquél no se utilizare, en la forma que se determine en el correspondiente Reglamento de Explotación y Tarifas.

2. Por razón de la temporalidad de su uso, los atraques de estos puertos y zonas se dividen en amarras de base y amarras de tránsito. Los Reglamentos y tarifas a que se refiere el apartado anterior, así como toda la documentación correspondiente, tendrá en cuenta tal clasificación, observándose lo siguiente:

a) Se definen como amarras de tránsito aquellas a las que es aplicable una tarifa de atraque por periodo máximo de dos meses desde 1 de octubre a 31 de mayo, o de medio mes el resto del año, y como amarras de base todas las demás. No obstante, y en concordancia con lo expresado en el artículo 7.º estas fechas podrán ser modificadas previa justificación.

b) En los puertos de invernada o puerto base, las amarras de tránsito no serán menos del 25 por 100 de la capacidad del puerto.

c) En los puertos de invernada o puerto base, sólo podrán estar sujetas a tarifa de atraque por el total del plazo concesional, un máximo del 50 por 100 de la capacidad del puerto.

d) En los puertos de escala, el 50 por 100 de su capacidad, como mínimo, se destinará a amarras de tránsito.

e) En los puertos de escala sólo podrán estar sujetos a tarifa de atraque, por el total del plazo concesional, un máximo del 25 por 100 de la capacidad del puerto.

CAPÍTULO II

Puertos y zonas deportivas construidas por el Estado

Artículo 13.

1. La acción del Estado podrá manifestarse de los siguientes modos, en relación con los puertos o zonas deportivas incluidas en el plan general de puertos:

a) Tomando a su cargo el proyecto, construcción y explotación del puerto o zona deportiva, de modo total y directo.

b) Convocando concurso público para la adecuación y explotación de instalaciones ya existentes.

c) Convocando concurso público para la totalidad del proyecto, construcción y explotación de la instalación.

2. En cualquier caso les será de aplicación lo establecido por este Reglamento en el capítulo I, con, arreglo a la clasificación que les corresponda.

Artículo 14.

1. Los puertos especialmente construidos o destinados para ser utilizados por embarcaciones deportivas serán explotados por la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos.

2. Las zonas que con tal finalidad se construyan o habiliten en los puertos destinados a la industria y comercio marítimos se explotarán por la correspondiente Junta de Puerto o Puerto autónomo (artículo séptimo de la Ley).

3. Cuando la administración de los puertos en que se construyan o habiliten zonas portuarias deportivas esté encomendada a la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, las citadas zonas se explotarán por este Organismo.

Artículo 15.

Los Órganos Gestores de Puertos, al desarrollar la acción a que se refiere el artículo 13, observarán lo siguiente:

a) Para la actuación prevista en el apartado a) del artículo 13, la normativa de las Leyes y Reglamentos aplicables a toda su gestión, especialmente la Ley de Régimen Financiero, pero cuidando, al formular los proyectos correspondientes, el cumplir las prescripciones de las técnicas de construcción y de explotación, contenidas en la Ley de Puertos Deportivos y en este Reglamento, y estudiando y tramitando las nuevas tarifas de servicios específicos que fueran menester.

b) Para las actuaciones previstas en los apartados b) y c) del artículo 13, formularán y elevarán al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo los pliegos de bases de los correspondientes concursos, efectuarán la licitación y propondrán la adjudicación, previos los informes que se prescriben en el artículo 11 de la Ley 55/1399, de 26 de abril, y los concordantes que se establecen en este Reglamento, para que dicho Ministerio la someta a resolución del Consejo de Ministros.

Artículo 16.

Las fianzas, tanto provisionales como definitivas, que se exijan en los pliegos de bases de los concursos podrán ser constituidas en forma de aval bancario, conforme a la Ley y Reglamento de Contratos del Estado.

CAPÍTULO III

Puertos o zonas deportivas construidos por las Corporaciones Locales o el Consejo Superior de Deportes

Artículo 17.

1. El Gobierno, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, podrá otorgar a las Corporaciones Locales o al Consejo Superior de Deportes, cuando lo soliciten, la oportuna concesión para la construcción y explotación de un puerto deportivo o una zona deportiva (artículo diez de la Ley).

2. Para la construcción del puerto deportivo, las Entidades a que se refiere el párrafo anterior podrán solicitar del Gobierno ayuda técnica gratuita en los términos previstos en el artículo 12 de la Ley.

Artículo 18.

1. La petición de la Corporación interesada o del Consejo Superior de Deportes se dirigirá al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y se presentará en la Jefatura de Costas y Puertos correspondiente, acompañando siete ejemplares del proyecto, certificación del acuerdo oficial en que se base la solicitud y el poder de representación del firmante de la misma, así como la certificación de los medios económicos con que cuenta la ejecución y el plazo en que se compromete a ejecutar la obra.

2. Se especificará igualmente en la petición la clase de puerto que se pretende, el plazo que se solicita para la concesión y los terrenos que el peticionario aporta o pretenda en propiedad.

Artículo 19.

El proyecto, que deberá estar suscrito por un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y visado por su Colegio, comprenderá, como mínimo, los documentos siguientes:

1. Memoria.–Comprenderá la justificación de las dimensiones y servicios de las distintas instalaciones, tanto desde el punto de vista de las necesidades a satisfacer como de las disposiciones técnicas adoptadas, debiendo justificarse adecuadamente que se cumplen todas las condiciones exigidas en los capítulos I de la Ley y de este Reglamento.

En esta Memoria se estudiarán, además, específicamente los siguientes extremos:

- 1.1. La demanda y su evolución en el plazo de diez años.
- 1.2. La incidencia de la obra en la estabilidad del litoral inmediato, así como las obras adecuadas para asegurar dicha estabilidad, si fueran necesarias.
- 1.3. Los aterramientos o invasión por algas y, en su caso, las disposiciones adoptadas para el mantenimiento de calados en los accesos y dársenas.
- 1.4. La incidencia ecológico-ambiental en el entorno que produce la construcción del puerto.

2. Planos.

2.1. Plano de la planta total del puerto, con sus accesos por tierra, en el que queden plasmados y gráficamente diferenciadas y superficiadas o cuantificadas, las siguientes partes o unidades:

- Superficie del agua abrigada.
- Superficie de la zona de servicio en tierra del puerto, diferenciando las partes que ocupa del dominio público y de propiedad privada.
- Accesos terrestres, desde vía pública, con indicación de las superficies de propiedad particular y de dominio público que quedan afectadas.
- Número y situación de embarcaciones a flote con amarres, señalando la clasificación funcional de los mismos (de base o de tránsito).
- Número de embarcaciones de posible estacionamiento y situación en tierra.
- Número y situación de aparcamientos para vehículos en la zona de servicio.
- Muelle de llegada y estación de carburante.

2.2. Planos de conjunto y de detalle con los que queden definidas las obras y su situación y que permitan establecer la relación existente con las mediciones en que se basa el presupuesto de ejecución.

3. Pliego de prescripciones técnicas particulares.–Comprenderá la descripción de las obras, la regulación de su ejecución y la determinación de los materiales a utilizar, así como la forma de abono.

4. Presupuesto.–Presupuestos parciales y generales, conteniendo ubicaciones y cuadro de precios, con evaluación por separado de las obras a realizar en el dominio público.

5. Estudio económico y financiero del puerto.–Este estudio, que se ajustará al modelo que se determine por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, comprenderá su estructura tarifaria, propuesta de tarifas y sus fórmulas de revisión, y la evolución prevista de la explotación durante los primeros diez años, con cálculo de la rentabilidad obtenible a los inmovilizados netos. Para este cálculo se considerará un periodo de amortización financiera igual al plazo solicitado para la concesión y como máximo de veinticinco años. Igualmente, se tendrá en cuenta la existencia de un canon de ocupación igual al 1 por 100 anual por metro cuadrado de superficie del agua y del 4 por 100 anual por metro cuadrado de superficie terrestre de la zona de servicio, calculando estos porcentajes sobre el valor por metro cuadrado de los terrenos colindantes.

6. Reglamento de explotación.–Incluirá obligatoriamente entre los preceptos la relación entre el esquema tarifario del servicio de atraque y la situación y calificación de todas las amarras, a los efectos de artículo 12 de este Reglamento y de los anteriores apartados 2 y 1.

Artículo 20.

1. La Jefatura de Costas y Puertos en la que se presente la petición examinará la documentación presentada y el proyecto. En el caso de que se considere incompleta, en relación a lo que exigen la Ley y este Reglamento, será devuelta al peticionario, señalándose un plazo para que sea completada o perfeccionada.

2. La Jefatura efectuará una confrontación del proyecto sobre el terreno, con asistencia de los propietarios colindantes, siendo los gastos ocasionados de cuenta del peticionario.

3. Efectuada la confrontación, la Jefatura solicitará informes de los demás servicios del Ministerio, no portuarios, que puedan resultar afectados, y además los siguientes:

a) Del Ayuntamiento, o Ayuntamientos afectados, excepto del que, en su caso, fuera peticionario.

- b) Del Subdelegado provincial de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante.
- c) Del Delegado provincial de la Secretaría de Estado de Turismo.
- d) De los organismos de Puertos que por su proximidad pudieran resultar afectados.
- e) De las autoridades competentes del Ministerio de Defensa.
- f) De cualquier otro órgano de la Administración que pudiera considerarse particularmente afectado.

4. La Jefatura elevará el expediente completo al Delegado provincial con su informe y la propuesta de la resolución que a su juicio proceda, para su remisión a la Dirección General.

Artículo 21.

1. Si a la vista de los informes y de los estudios realizados el Ministro de Obras Públicas y Urbanismo estimara favorable la construcción, se someterá el proyecto, durante un plazo de un mes, a información pública (artículo 11.3 de la Ley). En caso contrario, se dictará la resolución denegatoria correspondiente.

2. En el caso de que con anterioridad a la resolución a que se refiere el apartado anterior se hubieran presentado otras solicitudes de puertos deportivos en la misma zona, la Jefatura de Puertos y Costas procederá a la acumulación de expedientes de conformidad con lo previsto en la Ley de Procedimiento Administrativo.

3. El anuncio de información pública se insertará en el «Boletín Oficial del Estado» y de la provincia y en un periódico de la localidad, o provincia, llevándose a cabo la vista del proyecto en la Dirección General de Puertos y Costas y en la Jefatura correspondiente.

4. En el plazo de diez días se dará cuenta al peticionario de las observaciones formuladas, pudiendo éste alegar cuanto considere conveniente, respecto de las mismas, en un plazo de quince días a partir de la notificación.

Artículo 22.

1. Terminada la información pública y cumplido lo dispuesto en el artículo 91 de la ley de Procedimiento Administrativo, el Servicio competente de la Dirección General de Puertos y Costas redactará la propuesta de resolución con el correspondiente condicionado, la cual, junto con el expediente, se remitirá por la Dirección General al Ministerio de Hacienda para el informe prescrito en el artículo 11.4 de la Ley sobre Puertos Deportivos.

2. Emitido el oportuno informe por el Ministerio de Hacienda, el de Obras Públicas y Urbanismo redactará la propuesta definitiva que estime conveniente, considerando, en su caso, las observaciones de aquel Ministerio y, seguidamente, las someterá al peticionario, dándole un plazo de quince días para que manifieste su aceptación o reparos.

3. Cumplimentado el trámite anterior por el peticionario, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo elevará la correspondiente propuesta de resolución al Consejo de Ministros.

Artículo 23.

1. Las obras de construcción de los puertos o zonas deportivas quedarán sujetas a la inspección del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y deberán ser dirigidas por un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

2. La explotación y conservación de la instalación estará a cargo del concesionario, el cual podrá llevar a cabo esta gestión en cualquiera de las formas establecidas para ello en la legislación vigente que sea de aplicación, pero conservando el concesionario su carácter de tal ante el Estado, a los efectos de sus derechos y obligaciones. Las funciones técnicas de explotación y conservación habrán de ser ejercidas en cada caso por personal con la debida titulación profesional.

Artículo 24.

1. Dentro del primer trimestre de cada año natural, y a los efectos de conocimiento y estadística, el concesionario remitirá al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, a través de la Jefatura de Costas y Puertos, una Memoria relativa a la actividad de la instalación durante el año anterior y a los resultados económicos de la gestión portuaria.

2. En esta Memoria deberán figurar:

a) El movimiento de embarcaciones clasificadas por amarras y por meses, los índices de aprovechamiento de la instalación y la relación de los diferentes servicios prestados.

b) El cálculo económico de resultados con expresión de la recaudación clasificada por tarifas, inmovilizados brutos y netos, gastos de amortización, financieros y de explotación y de rentabilidad neta.

3. Tanto los datos estadísticos como los económicos deberán ajustarse a los mismos formatos utilizados en el estudio exigido en el apartado 5 del artículo 19 de este Reglamento y deducir las desviaciones observadas respecto a las previsiones formuladas.

Artículo 25.

(Derogado)

CAPÍTULO IV

Puertos deportivos construidos por Entidades náutico-deportivas y demás personas naturales o jurídicas de nacionalidad española

Artículo 26.

1. Para formular las peticiones a que se refiere el artículo 15 de la Ley, el interesado deberá presentar en la Jefatura de Costas y Puertos, a que corresponda el emplazamiento, la documentación siguiente, dirigida al Ministro de Obras Públicas y Urbanismo:

a) Petición de la concesión en la que se exprese la clase de puerto que se desea construir.

b) Proyecto de la obra, suscrito por Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y visado por el Colegio, ateniéndose a lo especificado en el artículo 10 de este Reglamento.

c) Documento acreditativo, que puede ser en forma de aval bancario, de haber constituido a disposición del Estado la fianza provisional a que se refiere el artículo 15, apartado 2 de la Ley, calculada sobre el presupuesto de las obras situadas en el dominio público.

2. En el caso de que el peticionario sea una persona natural deberá consignar su domicilio fiscal y datos personales. Si se trata de una Sociedad mercantil o de una Entidad náutico-deportiva se deberá acompañar copia de la escritura de constitución o de sus Estatutos, acuerdo suficiente, conforme a lo establecido en los mismos, para realizar la gestión y apoderamiento fehaciente al firmante de la petición. También se acompañará la documentación necesaria para acreditar la nacionalidad española que exige la Ley.

Artículo 27.

1. La petición se tramitará conforme a lo establecido en los artículos 20, 21 y 22 del presente Reglamento.

2. Asimismo serán de aplicación a las concesiones previstas en este capítulo los artículos 23 y 24 del presente Reglamento.

Artículo 28.

1. Una vez otorgadas la concesión, el titular de la misma, deberá, en el plazo de un mes, elevar la fianza a definitiva, por una cuantía igual al 0,75 por 100 del presupuesto de las obras situadas en el dominio público. Esta fianza podrá constituirse en forma de aval bancario, siempre que lo autorice la Ley de Contratos del Estado.

2. La fianza será devuelta al concesionario tan pronto se apruebe el reconocimiento final de las obras y se compruebe el cumplimiento de las demás cláusulas concesionales, y, como máximo, en el plazo de tres meses.

3. La caducidad del expediente por aplicación del artículo 99 de la Ley de Procedimiento Administrativo llevará consigo la pérdida de la fianza provisional.

Artículo 29.

1. En el caso de que el concesionario de un puerto comercial o industrial deseara convertir o dedicar todo o una parte de él a puerto o zona deportiva deberá presentar en la Jefatura de Costas y Puertos correspondiente una petición en tal sentido, cumplimentando los requisitos exigidos para dichos puertos o zonas deportivas en este Reglamento. En este caso, deberá presentar un proyecto que tendrá el carácter de complementario del que sirvió de base a la concesión de que disfruta, así como el resto de la documentación necesaria. La Jefatura tramitará esta petición en la forma descrita en el capítulo III del presente Reglamento.

2. Una vez cumplimentados los trámites a que se refiere el apartado anterior, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo elevará, en su caso, al Consejo de Ministros la propuesta de modificación de la concesión primitiva. Si la resolución fuera favorable, la explotación del conjunto del puerto se llevará a cabo en los términos que resulten de la concesión modificada en cuyas cláusulas se indicará, cuando proceda, el ámbito del puerto en que, respectivamente, serán aplicables la Ley de Puertos de 1928 y la Ley de Puertos Deportivos. Asimismo se señalará un nuevo plazo concesional que en ningún caso podrá ser superior al que reste para caducar la concesión primitiva.

CAPÍTULO V

Disposiciones comunes

Artículo 30.

(Derogado)

Artículo 31.

1. La concesión revertirá al Estado al término del plazo establecido.

2. Los terrenos constitutivos de la zona de servicio y de los accesos revertirán al Estado, aunque parcialmente hayan sido aportados procedentes de la propiedad particular, o como consecuencia de expropiaciones efectuadas y necesarias para la formación de dicha zona de servicio.

3. No obstante, el concesionario podrá retirar la maquinaria, equipo y, en general, cuantos elementos móviles existieran en el puerto o zona deportiva que, siendo de su propiedad no figuren como aportación obligatoria para determinar la clasificación del puerto.

4. Una vez que se haya producido la reversión al Estado, éste podrá optar por continuar directamente su explotación, adscribiéndola al órgano Gestor del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo a que corresponda su emplazamiento o convocar concurso para adjudicar aquélla.

Artículo 32.

1. El Estado podrá rescatar las concesiones otorgadas a las Corporaciones o los particulares al amparo de lo previsto en los capítulos III y IV de la Ley, si tal rescate se declara de interés general por el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

2. A tal efecto, se incoará el expediente de rescate de la concesión en el que informarán los mismos Organismos, o los que los sustituyeran, que lo hicieron con carácter previo al otorgamiento de la misma. En dicho expediente tendrá audiencia el concesionario, cumpliéndose, además, todos los trámites que señala la Ley de Procedimiento Administrativo y demás disposiciones que sean de aplicación.

3. En caso de que sea acordado el rescate, el concesionario tendrá derecho a una indemnización igual al valor de las obras no amortizado, más el valor del proyecto que en su día sirvió de base a la concesión, incrementado todo en un 5 por 100 en concepto de indemnización por daños y perjuicios. Igualmente le corresponderá una indemnización por los beneficios futuros que dejara de percibir por el rescate, atendiendo al resultado de la explotación del último quinquenio.

4. Para calcular el valor de las obras no amortizadas se supondrá una amortización lineal durante el período concesional y se cubicarán y valorarán las obras, actualizando, los precios del proyecto con arreglo a las normas de revisión vigentes en el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

5. En esta valoración no se tendrán en cuenta las obras realizadas por el concesionario sin previa autorización, las cuales pasarán igualmente al Estado sin derecho a indemnización.

6. Análogamente el concesionario podrá, además, retirar libremente la maquinaria y equipo que existiera en el puerto o zona deportiva y que no hubiera sido relacionado en el momento del reconocimiento para la puesta en servicio de la instalación.

7. Una vez que el Estado haya rescatado las instalaciones de un puerto o zona deportiva, continuará directamente su explotación, adscribiéndola al órgano Gestor del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Disposición adicional.

Lo dispuesto en el presente Reglamento se entiende sin perjuicio de, las competencias que hayan asumido o, en su caso, puedan asumir, en la materia, las Comunidades autónomas.

Disposición final primera.

En el plan de puertos deportivos que, en cumplimiento de la disposición final segunda de la Ley 55/1989, de 28 de abril, sobre Puertos Deportivos, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo debe proponer al Gobierno, previos los informes que sean oportunos y al efecto de determinar los puestos de atraque necesarios para hacer frente a la demanda que resulte; se considerarán no solamente los puertos y zonas deportivas existentes o autorizadas sino que se tendrán en cuenta las posibilidades de un aprovechamiento de zonas portuarias en puertos del Estado y que sean aptas para este fin.

Una vez aprobado dicho plan, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo determinará los puertos y zonas deportivas, de entre todas las que resulten, que podrán integrarse en el plan general de puertos a los efectos que dispone el artículo sexto del capítulo II de la Ley 55/1999, de 28 de abril, sobre Puertos Deportivos.

Disposición final segunda.

En lo no previsto en el presente Reglamento se estará a lo dispuesto en la Ley de Puertos y Reglamento para su aplicación de 19 de enero de 1928; en la Ley de 28 de abril de 1989 sobre Costas y el Reglamento para su ejecución de 23 de mayo de 1980; en la Ley de Procedimiento Administrativo de 17 de julio de 1958; en la Ley General de Obras Públicas; en la Ley y Reglamento de Contratos del Estado y demás legislación que resulta de aplicación.

Disposición final tercera.

Por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo se dictarán las disposiciones necesarias para el desarrollo y ejecución de este Reglamento.

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.
Más información en info@boe.es